दिया है गनर्वमेंट की तरफ से और यह प्रश्न पूछा जा रहा है कि वर्ल्ड बैंक एडिड प्रोजेक्ट्स, जो सड़कों से संबंधित हैं, उसमें इंडियन कम्पनीज इंक्लूड नहीं की जाएगी।

श्री राजनाथ सिंहः श्रीमन् नेशनल हाईवेज के कंस्ट्रक्शन के लिए उसकी अपनी कुछ कंडीशंस होती हैं कांट्रेक्टर्स के लिए, कांट्रेक्सर्ट की प्रि-क्वालिफिकेशन को डिसाइड करने के लिए। यह बात सही है हमारी इंडियन कम्पनीज ऐसी बहुत कम हैं जो कि इस प्रि-क्वालिफिकेशन को पूरा कर पाती हैं। लेकिन एक रास्ता हम लोगों ने निकाला है कि हमारी जो इंडियन कम्पनीज हैं वे फॉरेन कम्पनीज के साथ जोइंट वेंचर का फॉर्मेशन कर सकती हैं। जोइंट वेंचर का फॉर्मेशन करने से एक तो हमारी इंडियन कम्पनीज को एक्सपीरिएंस भी मिलता है और कुछ असेट्स भी उनके पास आ जाती है तथा उनकी फाइनेंसियल कंडीशन भी इम्प्रूव कर जाती है। हम तो चाहते हैं कि हमारी इंडियन कम्पनीज की भी एफिसिएंसी बढ़े इसलिए जोइंट वेंचर की इजाजत हमारी मिनिस्ट्री ने दे रखी है।

SHRI A. VIJAYA RAGHAVAN: Sir, unfortunately, this North-South corridor cannot be extended beyond Madras. The Southern most point of this country is Kanyakumari. I would like to give a suggestion to the hon. Minister. The suggestion is, there should be a Western corridor for Kanyakumari to Mumbai connecting the ports like Cochi, Mangalapuram and Goa. So, I would like to know from the hon. Minister whether he would consider this proposal.

श्री राजनाथ सिंहः श्रीमन्, माननीय सदस्य का जो सुझाव प्राप्त हुआ है, निश्चित रूप से उस पर मैं विचार करूंगा।

Chartering of Aircrafts by AI for Carrying Haj Pilgrims

*122. SHRI K. RAHMAN KHAN: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:

(a) the number of aircrafts which were chartered by Air India for operating Haj flights during the last three years;

(b) the details of the chartering cost of each aircraft and number of passengers carried; and

(c) whether it has come to the notice of Government that Air India is paying higher fare on chartering and the aircrafts are not certified as airworthy?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI SHARAD YADAV): (a) to (c) A statement is laid on the Table of the House.

Statement

(a) and (b) The requisite information is furnished below:—

Year	No. of aircraft chartered for haj flights	Chartering cost per pilgrim	No. of pilgrim carried	Remarks
1997	—	—	53766	Operations were undertaken by Air India with five of their own aircrft.
1998	6	USD 560	63848	The charter price is per Pilgrim and not aircraft.
1999	6	USD 495	62103	

(c) No, Sir. The Haj charters are decided by inviting bids through a transparent system of global tendering. The aircrafts are certified as airworthy by their competent authorities and further inspected by a team of technical experts of DGCA and Air India to confirm their airworthiness.

SHRI K. RAHMAN KHAN: Sir, the Haj operation is a regular feature. Approximately, more than one lakh pilgrims travel to Haj during the Haj season, and during inter-Haj season, roughly, 1.5 lakh pilgrims go to Haj. So, there is an assured traffic of about 2.5 lakhs for Air India. Whereas, Air India will always go in for Haj operation on an *ad hoc* basis. There is no permanent arrangement with Air India. Every time, they will call for tenders and charter aircraft knowing full well that this is a regular operation. It is a part of assigned duty of the national carrier. Sir, every country has got its own national carrier for the Haj pilgrimage and makes arrangements to carry regular passengers. Here, since last three to four years, there is *ad-hocism*. Every time, during the Haj season, the Government

floats tenders and gets chartered flights. We do not know whether those chartered flights are airworthy. What I would like to know from the hon. Minister is this. Part (a) of my first supplementary is, why Air India has not thought of making some permanent arrangement for carrying the Haj passengers instead of making *ad-hoc* arrangements? Part (b) of my first supplementary is this. Sir, my question was, "Whether it has come to the notice of the Government that Air India is paying higher fare on chartering and the aircraft are not certified as airworthy." To this, the hon. Minister replied, "No." Whereas, it has appeared recently in the press that the tender called for by Air India earlier has been cancelled by the Minister and a new tender has been floated and the last date for submission of the tender is 4th December, 1999. Sir, the pilgrimage starts from next month onwards. They are opening tenders on 4th December, 1999. When are they going to finalise the tenders? When are they going to have the Haj opeation? Why is this *ad-hocism?* And has the Government finalized the tender? The hon. Minister has also stated that there is no higher fare. Sir, in 1998, the fare for a passenger was $ 560 and in 1999, the fare has come down to $495. My point is, in 1998, you had paid $ 560 per passenger. So, there is a big scandal in this entire Haj operation. The Government is giving subsidy. This is very important issue. The Government is saying that they are subsidizing it....(*Interruptions*)...

श्री राजनाथ सिंह "सूर्य": सर, अगर एक क्वेश्चन ही इतना लंबा पूछेंगे तो बाकी क्वेश्चन तो रह जाते हैं।

श्री के॰ रहमान खानः पहला क्वेश्चन तो आपने नहीं उठाया, हम उठा रहे हैं। समझाना तो पड़ेगा।

This is a very important question. I would like to know from the hon. Minister as to why the tender called earlier was cancelled. Why is there no permanent arrangement? I would also like to know whether the new tender has been accepted and whether the Haj charters operate properly and what is the rate finalised in the revised tender.

श्री शरद यादवः सभापति महोदय, कोई विशेष कारण नहीं है, चूंकि पिछली सरकार असमय गिर गई थी और यह पीरियड जो है—यह मामला बहुत सेंसटिव मामला है। माननीय सदस्य ने जो बात पूछी है तो निश्चित तौर पर यह एडहाक सिस्टम है, यानी कोई परमानेंट व्यवस्था

नहीं है। 1999 में एयर इंडिया ने इस काम को किया था। एयर इंडिया की हालात के बारे में मैं बताना चाहता हूं कि हमारे पास जो प्लेन्स हैं वह पुराने हैं। जहां हमारी फ्लाइट्स जाती थी वह भी हमने कैंसिल की थी। इस प्रकार की दिक्कत हमारे सामने आई हैं। एयर इंडिया के द्वारा यह सारा काम हमने एक बार किया था जिसकी बहुत आलोचना हुई थी। वह कैपेसिटी और वह क्षमता हमारी नहीं है इसलिए हम हर वर्ष टैंडर करके अलग से हज की व्यवस्था करते हैं। हमने पिछली बार भी टैंडर किया था और इस बार भी टैंडर किया है और यह प्रोसेस में है। ऐसा इसलिए किया गया है जिससे कि नये टैंडर में ट्रांसपरेंसी हो। ट्रांसपरेंसी के लिए एक कमेटी बनाई हुई है। इसके लिए ग्लोबल टैंडर मंगाए गए और बुला करके उसको प्रोसेस किया जाएगा। उस कमेटी में हमारा डिपार्टमेंट है, डीजीसीए है, फॉरेन अफेयर्स डिपार्टमेंट है। यह कमेटी उस कार्य को करती है यानी कि टैंडर को ग्लोबल लेवल पर बुलाती है। ग्लोबल लेवल पर टैंडर करने के बाद इसको स्क्रूटनाइज किया जाता है। यह इसलिए किया जाता है क्योंकि एयर इंडिया के पास वह कैपेसिटी नहीं है जो वह इसको खुद मैनेज कर सकें। हज पर जाने वालों की बहुत बड़ी संख्या होती है, यह बहुत बड़ी पिलिग्रिम्स की संख्या है, उसको यदि एयर इंडिया के माध्यम से करेंगे तो—जहां-जहां हमारी फ्लाइट्स हैं, जो वैसे ही कम हैं और एयर इंडिया वैसे ही घाटे में है। यदि इस सवाल को इसके साथ जोड़ने का काम करेंगे तो निश्चित तौर पर हमारा घाटा बहुत बढ़ जाएगा।

SHRI K. RAHMAN KHAN: Sir, the hon. Minister has not replied to even a single question asked by me. मैंने पूछा था कि 1998 में 560 डालर दिए और 1999 में 495 डालर दिए तो इससे निश्चित है कि आपने 1998 में, आपने ज्यादा दिया है दो हजार रुपया, यानी 13 करोड़ रुपया 1998 में ज्यादा दिया है।

सर, इसके बारे में मैंने सिविल एविएशन मिनिस्ट्री को तीन खत लिखे हैं, प्राइम मिनिस्टर को खत लिखा है और मैंने कहा है कि इसमें घोटाला है, इसकी जांच कीजिए। मगर आज तक सिविल एविएशन मिनिस्ट्री ने इसके ऊपर एक्शन नहीं लिया है। इसको हर वक्त सेंसेटिव बताकर खामोश रखा जाता है। मेरे इस सवाल का जवाब भी मिनिस्टर साहब ने नहीं दिया है। मैंने यह सवाल आपसे किया था कि आप परमानेंट अरेंजमेंट की सोचिए, उसका भी जवाब नहीं दिया है।

मेरा दूसरा सप्लीमेंट्री प्रश्न है कि आप एक हज पिलग्रिम से 29 हजार रुपये चार्ज कर रहे हैं और चार्टर्ड एयरलाइन्स को 20 हजार रुपये देते हैं। अगर मैं आज जेद्दा जाना चाहता हूं तो मैं 18 हजार रुपये में जाकर आ सकता हूं। मगर जहां चार्टर्ड होती है, हंड्रेड परसेंट ओक्युपेंसी होती है, उसमें प्राइस कम होना चाहिए। लेकिन आप हर पिलग्रिम से 29 हजार रुपये, गवर्नमेंट ऑफ इंडिया के लिए चार्ज कर रहे हैं जबकि गवर्नमेंट ऑफ इंडिया का 18 हजार रुपये का है, उसको 29 हजार देकर एक सौ करोड़ का हम हज को सबसिडाइज्ड कर रहे हैं ऐसा कहते हैं, जबकि

एयर इंडिया को सबसिडाइज्ड कर रहे हैं, हज पिलग्रिम्स को सबसिडाइज्ड नहीं कर रहे हैं। यदि मैं जैद्दा की ट्रेवल करना चाहता हूं तो सिर्फ 18 हजार रुपये में कर सकता हूं जबकि पिलिग्रिम्स से 29 हजार रुपये लिए जाते हैं। यह जो डिफरेंस होता है, मैं इस पाइंट के क्लेरिफिकेशन के लिए सिविल एविएशन मिनिस्ट्री को तीन साल से खत लिख रहा हूं, लेकिन मुझे आज तक इसका क्लेरिफिकेशन नहीं मिला है। इसलिए मैं आपके जरिए से मिनिस्टर साहब से यह गुज़ारिश करना चाहता हूं कि 4 तारीख को टेंडर ओपन किया गया है, यह टैंडर किस रूप में ओपन हुआ है क्या आप इसकी जानकारी हमको और सदन को देंगे?

श्री शरद यादव: सभापति जी, माननीय सदस्य ने जो पूछा है इसका जवाब इस प्रकार है कि 1994 से हज पिलग्रिम्स पर, फेयर पेड बाई ईच पिलग्रिम्स, 1994 में 17,000, 1995 में 17,500 1996 में 19,403, 1997 में 26,806, 1998 में 29,518 और 1999 में 19,640। हमने प्रत्येक हाजी से यहां से वहां तक का किराया 1994, 1995, 1996, 1997, 1998 और 1999 में केवल 12,000 लिया। इसमें हमने एक रूपया भी बढ़ाने का काम नहीं किया है।

श्री के॰ रहमान खान: मैं मंत्री जी से कह रहा हूं कि आप 12,000 पिलग्रिम्स से ले रहे हैं, यह सही है मगर सवाल यह है कि 1995 में 17,000 से बढ़कर 29,000 हो गया, यानी 12,000 बढ़ा दिए। क्या प्रपोर्शनेटली आपकी सिविल एविएशन की अदर्स फ्लाईट्स में भी यही परसेंटेज बढ़ी है या नहीं? इसकी आप जानकारी लें। मैंने जानकारी ली है, यही परसेंटेज नहीं बढ़ी है। जो 1997 में 17,000 चार्ज करते थे, दो साल में 29,000 हजार कर दिया। यह किस तरह से ले रहे हैं, इसकी जानकारी जरूरी है?

श्री शरद यादव: महोदय, माननीय सदस्य यह बात मेरी जानकारी में लाए हैं कि 17,000 सब्सिडी दे रहे हैं। ये फेयर कई कारणों से बढ़े हैं। आप जो बातें मेरे संज्ञान में लाए हैं निश्चित तौर से आपका मेरे पास पत्र आया होगा। इनमें क्या रीजन्स हैं, क्या नहीं है, यदि कोई डिस्क्रिपेंसी है, या ऐसा कोई मामला है जिसको सुधारा जा सकता है तो निश्चित तौर से सुधारने का काम किया जाएगा।...**(व्यवधान)**...

श्री नीलोत्पल बसु: सर, यह इनका सवाल नहीं है, पूरे हाउस का सवाल है। ....**(व्यवधान)**....

श्री शरद यादव: हम पूरे हाउस में बात कह रहे हैं। ....**(व्यवधान)**....

श्री एच॰ हनुमनतप्पा: आप 29,000 जोर देकर कह रहे हैं, इसका क्या कारण है? ....**(व्यवधान)**....

श्री शरद यादव: आपने सवाल पूछा है तो आप जानते हैं कि सब्सिडी लगातार बढ़कर 5,000 से 17,000 तक पहुंच गई है। बढ़ती हुई कीमतें, फ्यूल और तमाम तरह के खर्चे बढ़ते चले गए हैं। इसी लिहाज से यह सब्सिडी 5,000 से बढ़कर 17,000 तक हो गई है। आप डिटेल्स में पूछ रहे हैं कि यह

जो 17,000 सब्सिडी बढ़ी है इसके क्या कारण हैं तथा क्या इसको और कम किया जा सकता है, अथवा किसी तरह की कोई सुविधा दी जा सकती है, यह सवाल आपने पूछा है।....(**व्यवधान**)....

श्री राजूभाई ए॰ परमार: सवाल यह पूछा गया है ....(**व्यवधान**)....

श्री सभापति: मैंने आपको बुलाया है। आप बैठिए।

श्री नरेन्द्र मोहन: महोदय, सवाल यह है कि यह 29,000 कैसे हो गया? नार्मल पर तो 18,000 है। जेद्दा जाने का किराया एयर इंडिया 29,000 चार्ज कर रही है। यह सवाल है।

श्री शरद यादव: महोदय, माननीय सदस्य ने पूछा है कि ज्यादा चार्ज क्यों लिया जा रहा है। मैं कह रहा हूं कि सभी चीजों की कीमतें बढ़ी है, किराए बढ़े हैं। ....(**व्यवधान**)....

श्री नरेन्द्र मोहन: सर, जब 18,000 में आना-जाना हो जाएगा तो फिर एयर इंडिया उसका 29,000 रुपया क्यों ले रही है, इसका क्या कारण है?

श्री शरद यादव: माननीय सदस्य जो पूछ रहे हैं, उसके लिए मैं व्यापक तौर पर बताता हूं कि उसके एक कारण नहीं है,-कई कारण हैं। इन खर्चों में जो बढ़ोत्तरी हुई है उनमें से एक है कि ये पिलग्रिम्स चेन्नई से जाते हैं ....(**व्यवधान**)....

श्री मोहम्मद सलीम: मंत्री महोदय कह दें कि इस बारे में जांच करेंगे। ....(**व्यवधान**)....

श्री जलालुद्दीन अंसारी: मंत्री जी ....(**व्यवधान**)

श्री मोहम्मद सलीम: यह बहुत फ्रेश है ....(**व्यवधान**)....

श्री शरद यादव: सभापति जी ....(**व्यवधान**)

श्री प्रेमचंद गुप्ता: ....(**व्यवधान**).... जानकरी नहीं है ....(**व्यवधान**)

श्री शरद यादव: यह सवाल सिम्पलीफाई करके मैंने बताया। इसमें हमारे भिन्न-भिन्न खर्चे होते हैं। जो हाजी जाते हैं वे कलकत्ता, चेन्नई, मुम्बई ....(**व्यवधान**) उनके खर्चे नीचे से लेकर ....(**व्यवधान**)

श्री मोहम्मद सलीम: वह खर्चा हमें देना पड़ता है, आपको देना पड़ता है और इस सबका एक-एक करके आप जवाब देंगे। अगर मंत्री जी यह रिफ्यूज करते हैं ....(**व्यवधान**)

श्री शरद यादव: सभापति जी ....(**व्यवधान**)

श्री मोहम्मद: आप कुछ सदस्यों की एक हाउस कमेटी बना दीजिए, इन सबका जवाब जो सरकार को देना पड़ता है, वह फाइल देखकर आपको जवाब दे देंगे ....(**व्यवधान**)

श्री शरद यादव: सभापति जी, यह सवाल बड़ा महत्वपूर्ण है इसलिए सब लोग इससे चिन्तित हैं। निश्चित तौर पर 29 हजार रुपये के बारे में मैंने बताने की कोशिश की है कि हम कई तरह की सुविधाएं

और देते हैं और दुनिया भर में फेयर्स बढ़े हुए हैं। यदि उसमें कोई दिक्कत है तो निश्चित तौर में उसका ....(व्यवधान)

SHRI JANARDHANA POOJARY: Sir, if this is allowed, we will become a laughing stock here ...(*interruption*).

श्री शरद यादव: मैं आपको जवाब देने के लिए तैयार हूं।

MR. CHAIRMAN: I think we have spent about 15 minutes on this. ...(*Interruptions*)

Please, please here me.

The hon. Members are very much agitated. I think somebody should give notice for a Half-an-Hour Discussion on this. Then we shall discuss this.

Next question.

श्री शरद यादव: मगर मेरा जवाब सुन लीजिए ....(व्यवधान)

Extra Benefit of M/s Continental Construction Ltd. New Delhi for Work on the Ahmedabad-Vadodara Express Way

*123. SHRI AMAR SINGH: Will the Minister of SURFACE TRANSPORT be pleased to state:

(a) whether it is a fact that M/s Continental Construction Ltd., New Delhi which was awarded contract for the construction of road works including minor bridge, drainage work etc. at Ahmedabad-Vadodara Expressway in 1987, was given extra benefit of Rs. 1.78 crore despite the fact that there was no provision in the supplementary agreement;

(b) if so, the details thereof; and

(c) what action Government have taken against the officer who had conferred the unintended benefit of such amount to the contractor?

THE MINISTER OF SURFACE TRANSPORT (SHRI RAJNATH SINGH): (a) and (b) Payment to the contractor was made in accordance with the supplementary agreement and subsequent decisions taken by the Government in the interest of work..

(c) Does not arise.